

PACIFIC INTERNATIONAL LINES LIMITEDに対する安全勧告

(2014. 5. 30 安全勧告)

(コンテナ船KOTA DUTA貨物船TANYA KARPINSKAYA衝突事故
新潟県新潟市新潟港東区内 2012. 2. 7 発生)

本事故は、新潟港東区において、KOTA DUTAが西ふ頭3号岸壁を離岸して北東進中、TANYA KARPINSKAYAが中央ふ頭東岸壁から南ふ頭に向けて南南東進中、両船が本件掘下げ済み水路の交差部で進路が交差する状況で接近した際、KOTA DUTAの船長及びTANYA KARPINSKAYAの船長が、VHFを使用して両船が左転して右舷を対して通過する通航方法に合意したため、合意を実行しようとし、KOTA DUTAの船長が左舵一杯で、また、TANYA KARPINSKAYAの船長が左舵15°でそれぞれ航行したところ、両船が、船首方位に変化が認められず、合意した通航方法とならない状況で接近を続けることとなり、衝突したことにより発生したものと考えられる。

KOTA DUTAの船長は、TANYA KARPINSKAYAが右舷を対して通過することを再確認したこと、TANYA KARPINSKAYAがVHFで力強く右舷対右舷と述べていたこと、同乗者の右舷対右舷であるとの報告が力強い口調に感じたこと、並びに船長職の引継ぎのために乗船していた同乗者及びTANYA KARPINSKAYAの船長が右舷対右舷と述べていたことから、TANYA KARPINSKAYAが右舷を対して通過することを確信したことから、通航方法に合意したので、KOTA DUTAの船長が描くTANYA KARPINSKAYAの動作の予測と現実の動作との間に相違が生じていても、TANYA KARPINSKAYAがVHFで合意した内容を実行するものと思込み、同船に船首方位の変化が認められない状況で接近を続けたものと考えられる。

KOTA DUTAの同乗者は、PACIFIC INTERNATIONAL LINES LIMITED が定員外は船橋チームの構成員ではなかったことから、KOTA DUTA が、TANYA KARPINSKAYA との衝突を避けるため、変針をせずに停止してTANYA KARPINSKAYA の動静を観察する方が安全であることをKOTA DUTA の船長に述べなかったものと考えられる。

KOTA DUTAの三等航海士は、出港準備時、レーダーのレンジスケールを0.5Mに設定し、航海中に0.5Mのレーダー画面の端にTANYA KARPINSKAYAの映像を認めてレンジスケールを0.75Mに切り替えたが、BRMの内容及び付近の航行船をできる限り、早期に探知するなどの航行の安全を確保するために必要な事項を正確に理解し、遠距離のレンジスケールに切り替えていれば、KOTA DUTAの船長がTANYA KARPINSKAYAを認

める前に同船の情報を船長に報告できたものと考えられる。

このことから、当委員会は、本事故調査の結果を踏まえ、航行中の安全を確保するため、PACIFIC INTERNATIONAL LINES LIMITEDに対し、次の措置を講ずることを勧告する。

- (1) 定員外であっても、実質的に操船に関与している場合は船橋チームの一員であることを検討すること。
- (2) PACIFIC INTERNATIONAL LINES LIMITEDが所有又は管理する船舶の乗組員に対し、船橋当直者が、安全に関する情報をレーダー等で収集し、積極的に操船指揮者に提供できるように本事故の事例を用いたBRMの教育及び訓練を行うこと。
- (3) PACIFIC INTERNATIONAL LINES LIMITEDが所有又は管理する船舶の航海士に対し、レーダーのレンジスケールを変更して付近の航行船の情報をできる限り、早期に探知するなどの航行の安全を確保するために必要な事項を正確に理解しながら、出港準備及び見張りを行うことを指導するとともに、訪船時に本事故の事例を用いて教育を行うこと。
- (4) PACIFIC INTERNATIONAL LINES LIMITEDが所有又は管理する船舶の船長に対し、本事故の事例を用い、VHFを使用することによって生じる次のリスクを再認識させるとともに、狭水道及び輻輳海域を航行中に用いるチェックリストにVHFを使用することによって生じるリスクを再確認する項目を設けるなどして注意を喚起すること。
 - ① 両船の操船指揮者が、通航方法を合意するまでに時間を要し、その間、両船が原針路及び原速力で航行すれば、両船が接近し、合意が実行できなかつたときに衝突回避の動作をとる余裕がなくなる可能性がある。
 - ② 両船の操船指揮者は、通航方法に合意したのち、操船指揮者が描く相手船の動作の予測と現実の動作との間に相違が生じても、相手船がVHFで合意した内容を実行するものと思い込み、衝突回避の動作をとる時機が遅れる可能性がある。